

Tekst 2

Vliegschaamte: niks mis mee

- (1) De bijdrage van de luchtvaart aan de totale CO₂-uitstoot in Nederland ligt op 6,5 procent. Omdat het aantal reizigers naar verwachting fors blijft 5 groeien, zal deze bijdrage flink toenemen.
- (2) Dat deze uitstoot door de aanplant van bomen geheel kan worden gecompenseerd, is een illusie. Het 10 duurt zeker tien jaar voordat bomen groot genoeg zijn om zoveel CO₂ te kunnen opnemen, wat overigens niet wegneemt dat het planten van bomen altijd zinvol is. Ook een volledige 15 overstap naar biobrandstoffen is onrealistisch, omdat daar te veel landbouwgrond voor nodig is.
- (3) Elektrisch vliegen lijkt het toverwoord. De ontwikkeling van goede en 20 vooral lichte accu's vraagt echter nog veel tijd. Bovendien blijft een nu nieuw opgeleverd vliegtuig de komende 25 jaar vliegen. Zo kan het dus gebeuren dat in vrijwel alle sectoren de uitstoot van broeikasgassen afneemt, maar die van het vliegverkeer toeneemt.
- (4) Dit roept weinig protest op, omdat 30 de meeste mensen maar wat graag gebruikmaken van de goedkope vluchten. Maar we zullen het onder ogen moeten zien: de enige manier om de uitstoot terug te dringen, is simpelweg minder vliegen.
- (5) Vaak zoeken mensen naar argumenten om hun vlieggedrag goed te 35 praten. Denk aan: "Ik ga op de fiets naar mijn werk, dus ik mag in de zomer wel een lange vliegreis maken." 40 Of: "Ik eet nog maar drie keer per week vlees, dus kan ik best vliegen." Als mensen echt zouden uitrekenen
- hoeveel CO₂-uitstoot hun vliegreis tot gevolg heeft, zouden ze zien dat ze, 45 om een vliegreis naar Azië te kunnen compenseren, vijf jaar vegetarisch moeten eten.
- (6) Het is echter de vraag of je zo moet rekenen. Deze gedachte gaat 50 ervan uit dat je net zoveel CO₂ mag uitstoten als je buurman of collega. Maar dit idee van 'uitstootrecht' of 'CO₂-footprint'¹⁾ moet je per wereldburger berekenen. Ik vermoed dat de 55 vliegreis naar Azië dan een *once-in-a-life-time*-gebeurtenis²⁾ gaat worden.
- (7) Het is zo vanzelfsprekend geworden om een vliegreis te boeken, dat mensen me vaak verwaasd aankijken 60 als ik hun vraag waarom ze vliegen. Het antwoord is namelijk vaak: omdat het kan. De nadelige gevolgen voor het milieu worden niet of nauwelijks meegenomen in de keuze van 65 de reisbestemming. Ver weg lijkt altijd goed. Maar als het doel van de reis is om gezellig met de familie een weekend bij elkaar te zijn, hoef je daarvoor toch niet naar een ver land 70 te vliegen?
- (8) Ik snap heel goed dat mensen reizen voor het avontuur en nieuwe culturen willen leren kennen. De vraag is alleen of dat altijd ver weg moet en 75 zo vaak. Avontuur zit in het zelf ontdekken en dat kan ook dichterbij. Het lijkt soms wel alsof we tegen elkaar opbieden. Wie gaat het verst met vakantie? En wie heeft de meest exotische bestemming uitgekozen? 80
- (9) Het is belangrijk dat we ons bewust zijn van de impact van een vliegreis en dat we de consequenties voor het klimaat serieus afwegen te-

85 gen het doel van de reis. Je hoeft
niet met je vriendinnen naar Barce-
lona. Een weekendje Haarlem of Nij-
megen is ook heel leuk.

(10) Het gemak waarmee we nu in
90 het vliegtuig stappen, laat een gebrek
aan verantwoordelijkheid zien. Ge-
lukkig lijkt het besef dat vliegen schad-
delijk is voor het milieu toe te nemen.
Sinds 2018 kennen we daarvoor het
95 woord 'vliedschaamte'. Als vlieg-
schaamte leidt tot een betere afwe-
ging van de milieu-impact bij de keu-
ze van de reisbestemming, lijkt me
dat heel goed. Soms rechtvaardigt
100 het doel van de reis het vliegen,
maar even zo vaak zal de uitkomst

zijn dat de impact van de vliegreis te
groot is. Dan is het zoeken naar een
andere bestemming of naar een

105 andere manier van reizen.

(11) Steeds meer mensen ontdekken
de trein, die zeker voor Europese
vakantiebestemmingen een goed al-
ternatief is. Ook daar is trouwens een
110 nieuw woord voor uitgevonden:
'treintrots'.

(12) Vliedschaamte is prima als die
leidt tot meer bezinning en minder
vliegreizen. Vliegen is echt niet altijd
115 fout, maar de vanzelfsprekendheid
waarmee we nu vliegen, is niet meer
te verantwoorden.

naar: dr. Martine Vonk

uit: Reformatorisch Dagblad, zaterdag 20 juli 2019

De auteur (1974-2019) schreef en sprak over duurzaamheid.

noot 1 CO₂-footprint: CO₂-voetafdruk

noot 2 *once-in-a life-time*-gebeurtenis: gebeurtenis die slechts eenmaal in je leven voorkomt

Tekst 2 Vliedschaamte: niks mis mee

De auteur van tekst 2 stelt: “de enige manier om de uitstoot terug te dringen, is simpelweg minder vliegen” (regel 32-34). Zij bespreekt ook een aantal andere mogelijke oplossingen voor het CO₂-probleem.

- 3p 14 Neem onderstaande tabel over en vat in de tabel samen wat die mogelijke oplossingen zijn, wat het oordeel van de auteur is over elke oplossing, en welk(e) argument(en) hiervoor gegeven wordt/worden. Bij één vakje is het juiste antwoord al ingevuld.

mogelijke oplossingen	oordeel auteur	argument(en) voor de oplossing
1	want ...
2	want ...
3 ...	is geen tovermiddel	want ... en ...

“Vaak zoeken mensen naar argumenten om hun vlieggedrag goed te praten.” (regels 35-37)

- 1p 15 Welk probleem hierbij signaleert de auteur in alinea 5?
- A Mensen hebben wel goede voornemens, maar handelen daar niet voldoende naar.
 - B Mensen kunnen het effect van hun milieubesporende inspanningen niet goed inschatten.
 - C Mensen willen niet weten wat de werkelijke milieu-impact van hun vliegreis is.
 - D Mensen zijn niet bereid hun consumptiepatroon in voldoende mate aan te passen.

Volgens alinea 9 moeten mensen een betere afweging maken als ze willen vliegen.

- 2p 16 Welke twee zaken moeten volgens alinea 9 bij die afweging betrokken worden?

“Gelukkig lijkt het besef dat vliegen schadelijk is voor het milieu toe te nemen.” (regels 91-93).

Dit besef lijkt al te leven.

- 1p 17 Leg uit hoe je dit uit de voorbeelden in alinea 5 kunt opmaken. Geef antwoord in één of meer volledige zinnen en gebruik voor je antwoord niet meer dan 25 woorden.

“Ook daar is trouwens een nieuw woord voor uitgevonden: ‘treintrots’.” (regels 109-111)

- 1p 18 Leg uit waarop treinreizigers trots zijn, gelet op tekst 2. Geef antwoord in één of meer volledige zinnen en gebruik voor je antwoord niet meer dan 20 woorden.

Tekstfragment 1 verscheen als ingezonden brief in een landelijk dagblad in juni 2020. In die periode werd personenvervoer door de lucht weer makkelijker, nadat het een tijd bijna onmogelijk was door coronamaatregelen.

tekstfragment 1

Koop vliegkilometers

(1) Nu vliegen weer mogelijk is, is de vraag hoe we de lusten én de lasten van het vliegen verdelen. Dat kan door het totaal aantal gevlogen kilometers gelijk te verdelen over alle inwoners van Nederland.

(2) Iedereen krijgt jaarlijks het recht op een bepaald aantal vliegkilometers.
5 In 2017 vlogen we gemiddeld 5.000 kilometer per jaar (uit: *Kerncijfers Mobiliteit* uit 2018 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid). Voor een retourvlucht kan men jaarlijks maximaal 2.500 kilometer reizen.

(3) Wie verder of vaker wil vliegen, kan de kilometers jaren opsparen of kan extra vliegkilometers kopen van degenen die ze niet nodig hebben.

10 **(4)** Met dit voorstel ontstaat een win-winsituatie: Wie wil vliegen, kan blijven vliegen. Wie niet of weinig wil vliegen, krijgt door de verkoop van de vliegkilometers een beloning voor milieuvriendelijk gedrag. En wie geen geld heeft voor vliegen, krijgt een welkome aanvulling op het inkomen.

naar: Vital van Looveren, Amsterdam

uit: de Volkskrant, 25 juni 2020

- 1p 19 Welk bezwaar had de auteur van tekst 2 kunnen maken tegen de voorgestelde oplossing in tekstfragment 1?
Baseer je antwoord op alinea 6 van tekst 2.
Geef antwoord in één of meer volledige zinnen.

tekstfragment 2

‘Vliedschaamte’, is die wel terecht?

(1) [...] Op dit moment is de luchtvaart verantwoordelijk voor ruim 2 procent van de mondiale CO₂-uitstoot. Ondanks de schonere toestellen en de vele ontwikkelingen waar vliegtuigbouwers en universiteiten aan werken, is de verwachting dat de luchtvaart in de toekomst alleen maar
5 zwaarder op het milieu gaat drukken. “De aantallen passagiers en de grote afstanden zijn het probleem”, aldus Werij.

(2) Vooral de frequentie waarmee we vliegen zou dus een reden kunnen zijn voor schaamte. Toch ziet Udo Pesch, techniekfilosoof aan de TU Delft, daar niet altijd aanleiding voor. “Vliegen is niet als roken, drinken of
10 vlees eten. Het is niet puur een individuele keuze. Soms zijn vliegreizen onvermijdelijk vanwege werk, studie of familie in het buitenland.”

(3) Hoogleraar psychologie Ap Dijksterhuis is het daarmee eens, vertelt hij aan de telefoon. Dijksterhuis is verbonden aan de Radboud Universiteit en bracht vorig jaar een boek uit over de positieve effecten die reizen op de
15 mens heeft. “Schaamte is de verkeerde emotie. Dat betekent dat je te druk bent met wat andere mensen van jou vinden. Ik zou ‘vliegschuld’ toepasselijker vinden, omdat er misschien mensen zijn die een schuldgevoel richting het milieu hebben.”

naar: Susan Sjouwerman

uit: www.nos.nl, 28 maart 2019

“Het gemak waarmee we nu in het vliegtuig stappen, laat een gebrek aan verantwoordelijkheid zien.” (regels 89-91 van tekst 2).
1p **20** Citeer twee opeenvolgende zinnen uit tekstfragment 2 waarin duidelijk wordt dat niet iedereen het ermee eens is dat vliegen een gebrek aan verantwoordelijkheid laat zien.

In tekst 2 wordt de term ‘vliedschaamte’ gebruikt. Volgens tekstfragment 2 is ‘vliegschuld’ een betere term.
1p **21** Leg uit waarom ‘vliegschuld’ een betere term zou zijn dan ‘vliedschaamte’, volgens tekstfragment 2.
Geef antwoord in één of meer volledige zinnen en gebruik voor je antwoord niet meer dan 30 woorden.

tekstfragment 3

Geen crisis krijgt ons uit het vliegtuig

(1) Klimaatneutraal vliegen gaat 'm dus niet worden, op korte termijn.

Vandaar dat velen de hoop hebben gevestigd op hogesnelheidstreinen – ter vervanging van kortere vluchten – en de elektrische auto: die zouden de uitstoot door vliegtuigen voor een groot deel kunnen

5 compenseren. Vorig jaar was de Tesla Model 3 de meest verkochte auto in Nederland. De verkoop van internationale treintickets nam, ten opzichte van 2018, met 13 procent toe. Het vliegtuigverkeer nam echter niet navenant af.

(2) Treinen mogen dan beduidend minder CO₂ uitstoten dan vliegtuigen

10 – 32 tegenover 230 gram per passagier – ze zijn allerm minst klimaatneutraal. Zo rijden de Duitse ICE-treinen op stroom die in belangrijke mate wordt opgewekt door kolen- en gascentrales. Bij de autoproducenten wil het kwartje evenmin vallen, schreef Pieter Pauw, werkzaam bij de Frankfurt School of Finance and Management, in *NRC Handelsblad*.

15 “Iedere autogeneratie moet sneller, krachtiger en comfortabeler zijn dan de vorige generatie.” Met alle gevolgen van dien voor het gewicht en energieverbruik van een nieuwe generatie auto's. “De zogenaamd klimaatneutrale Tesla-tank (Pauw doelde op de Tesla Cybertruck, red.) en de potige Porsche en Polestar zijn klimaatschadelijke

20 elektriciteitsslurpers.”

(3) Minder vliegen is dus slechts een onderdeel van de oplossing van de klimaatcrisis: we zouden over de hele linie minder ambulant moeten zijn.

naar: Sander van Walsum

uit: de Volkskrant, 22 augustus 2020

“Steeds meer mensen ontdekken de trein, die zeker voor Europese vakantiebestemmingen een goed alternatief is.” (regels 106-109 van tekst 2).

2p 22 Noem uit tekstfragment 3 twee kanttekeningen bij deze bewering. Geef antwoord in één of meer volledige zinnen.